



**Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

**WYPADEK 2022/1340**

**UCHWAŁA**

**z dnia 9 listopada 2022 r.**

<b>Rodzaj, typ statku powietrznego:</b>	Samolot, Aventura II
<b>Znaki rozpoznawcze SP:</b>	N27ZX
<b>Data zdarzenia:</b>	29 marca 2022 r.
<b>Miejsce zdarzenia:</b>	Jezioro Kłęckie

Po rozpatrzeniu przedstawionego przez zespół badawczy PKBWL Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego, działając na podstawie Art. 138 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §16 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

**1. Zdarzenie miało następujący przebieg:**

W dniu 29 marca 2022 r. pilot samolotu Aventura II o znakach rozpoznawczych N27ZX zaplanował lot rekreacyjny lotniska EPLS z lądowaniami na kilku jeziorach.

Po wypchnięciu samolotu z hangaru pilot przygotował go do lotu i o godz. 10:17 wystartował. Po starcie nie zgłosił problemów z samolotem.

Do godz. 15:00 pilot wykonał lądowania i starty na 13 jeziorach, odpoczął i dotankował samolot paliwem z kanistra (20 l).

Około godziny 15:20 w pobliżu jeziora Kłęckiego (woj. wielkopolskie) świadkowie zauważyli samolot, który przyleciał z kierunku południowego. Nad jeziorem samolot wykonał na małej wysokości zakręt w prawo, a następnie zakręt o małym promieniu w lewo i o godz. 15:24 na zniżaniu zderzył się z powierzchnią wody. Nastąpił kapotaż samolotu i jego częściowe zanurzenie. Po kilkunastu minutach od zderzenia samolot zatonął.

Świadkowie zawiadomili o wypadku służby ratownicze. Po przybyciu nurków Państwowej Straży Pożarnej zlokalizowano samolot pod wodą na głębokości około 4,5 m, a w kabinie samolotu odnaleziono zapiętego w pasy pilota. Po wydobyciu pilota strażacy i ratownicy medyczni podjęli akcję reanimacyjną zakończoną niepowodzeniem.

W dniu 30 marca 2022 r. ustalono, że wrak samolotu znaleziony w Jeziorze Kłęckim to Aventura II o znakach rozpoznawczych N27ZX.

W trakcie badań ustalono, że warunki meteorologiczne panujące w miejscu zdarzenia sprzyjały intensywnemu oblodzeniu gaźników w każdej fazie lotu.

Na podstawie przeprowadzonego badania ustalono, że w końcowej fazie lotu pilot wykonał zakręt w lewo ze zbyt dużym kątem przechylenia powyżej 60°, prawdopodobnie przy zbyt małej mocy silnika wynikającej z oblodzenia gaźników. Wykonanie zakrętu w tych warunkach spowodowało utratę prędkości i wysokości lotu i w konsekwencji przeciągnięcie samolotu, który następnie zaczął się gwałtownie zniżać i zderzył się z taflą jeziora lewym skrzydłem i przednią częścią kadłuba z pochyleniem około 80° (pierwsza faza korkociągu).

## **2. Przyczyny zdarzenia:**

**Prawdopodobną przyczyną wypadku było doprowadzenie samolotu do przeciągnięcia i korkociągu wskutek przekroczenia podczas wykonywania zakrętu maksymalnie dopuszczalnego kąta przechylenia, w warunkach obniżonej mocy silnika spowodowanej oblodzeniem gaźników.**

## **3. Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:**

Dość duża prędkość wiatru, która spowodowała powstanie turbulencji za przeszkodami terenowymi, co przyczyniło się do zwiększenia przechylenia samolotu.

## **4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane przez użytkownika statku powietrznego:**

Nie dotyczy.

## **5. Ponadto Komisja określa następujące zalecenia dotyczące bezpieczeństwa:**

Nie sformułowano.

**Nadzorujący badanie**

**Państwowej Komisji  
Badania Wypadków Lotniczych**

*Ramiński*  
**Roman Kamiński**

**PRZEWODNICZĄCY**  
**Państwowej Komisji**  
**Badania Wypadków Lotniczych**

*B. Trela*  
**Bogusław Trela**